

Městská dopravní tepna souběžně parkem

Ing. Denisa Hrubanová
Školitel: Doc. Ing. arch. Maxmilián Wittmann, Ph.D.
Ústav teorie FA VUT Brno

Doprava? nebo Park? Zapotřebí je obojí. Zajímavým fenoménem současné doby se stává skloubení obou těchto městotvorných prvků v jednom místě. V některých městech tak vznikají nové městské parky či veřejné prostory v úseku zanoření rušné dopravní tepny do podzemních tunelů. Paralelně tak fungují oba tyto prvky nezávisle na sobě – nebo spíše nad sebou?

1. Doprava versus Park

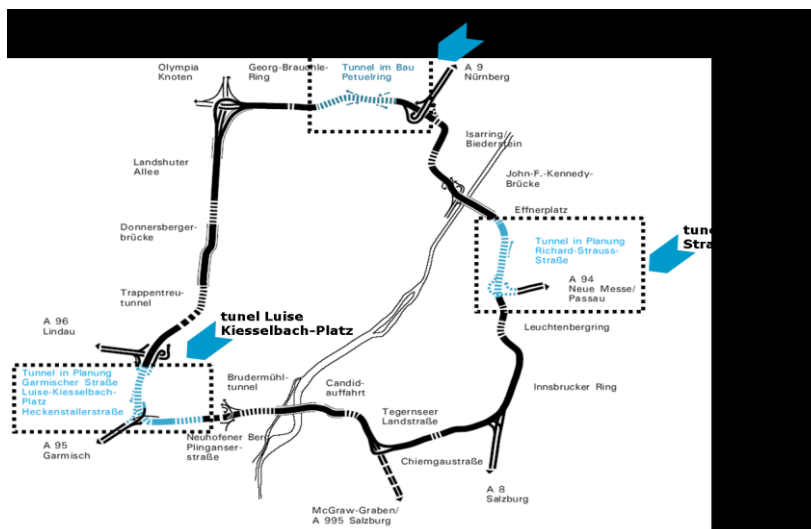
Tak jako se inženýrské sítě postupně zanořují do podzemí, aby nehyzdily zbytečně krajinu ani městské prostředí, tak se doprava, která hraje důležitou roli v organizmu města, může rovněž stát neviditelnou tepnou v podzemí. Samozřejmě, že nelze dopravu zanořit zcela, ale v určitých v úsecích, které nemají větší množství křižovatek, to možné je. Nad dopravními tunely mohou a také vznikají nové veřejné prostory - liniové parky – „**zelené bulváry**“, které velmi příznivě přispívají k ozdravení městského prostředí. Tuto specifickou „víceúrovňovou“ úpravu lze považovat za úctyhodný urbanistický počín, neboť na jednom a totéž místě fungují oba městotvorné prvky paralelně, aniž by byl jeden ve svém specifickém provozu omezován druhým. Tento strukturovaný počín je zvláště docenitelný v současné době, kdy jsou veřejné prostory často opomíjeny, nebo není kladen příliš velký důraz na jejich kvalitu podpořenou vysokým podílem veřejné zeleně. V současnosti jsou nové plochy zeleně často upozaděny ve prospěch nové výstavby. V tomto případě je tomu naopak. Jedná se zde totiž o **vytěsnění dopravy do podzemí za účelem zklidnění a zlepšení kvality dané lokality s upřednostněním vzniku nových ploch veřejné zeleně**. Zjednodušeně řečeno – městské parky vytlačují dopravu do podzemí.

Tyto specifické úpravy lze nalézt v řadě zahraničních měst, kde se s takto strukturovanou urbanistickou úpravou veřejného prostranství pozitivně vypořádali. Jako referenční příklady lze uvést Petuelpark v Mnichově a dále ulici La Avenida de Portugal v Madridu. Také lze zmínit pařížskou obchodní čtvrť La Défense, jejímž středem vede protáhlé náměstí Esplanade de La Défense, jako příklad úpravy veřejného prostranství, pod nímž vede tunelem dálnice a metro z centra města.

2. Petuelpark

Jeden z takto upravených dopravních tunelů s parkovou úpravou ve své horní části se nazývá Petueltunnel. V roce 1996 se vedení města Mnichov usneslo zdokonalit vnitřní okruh města. Cílem bylo vytvořit reprezentativní boulevard, v návaznosti na řadu dalších aktivit, jako jsou volná prostranství, zeleň, rekreace, umění a další. Bylo proto rozhodnuto zanořit tento okruh v několika místech do podzemí. Byly vytipovány tři úseky, které mají přímý směr bez křižovatek. Postupně vznikly tři tunely - Petueltunnel, Richard-Strauss Tunnel a Tunnel Luise-Kiesselbach-Platz. První byl realizován Petueltunnel, který bylo rozhodnuto vystavět v okolí Petuelring, protože se zde nacházelo málo přípojných komunikací. Nově vzniklý prostor tak bylo možné dosadit parkovou úpravou - **Petuelpark**, která znovu spojila

dva městské obvody - Schwabing a Milbertshofen. Území v okolí Petuelringu se tak stalo pozitivním **příkladem reurbanizace využívající zdroje krajinářské architektury.**

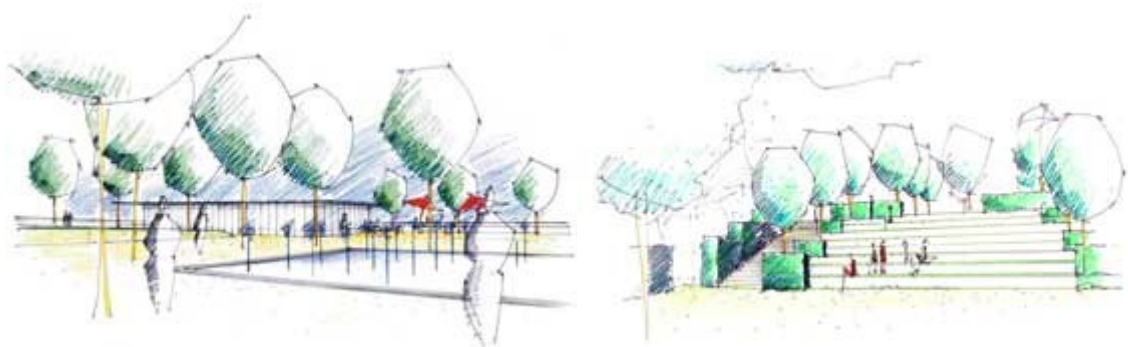


Mittlerer Ring - vnitřní okruh města Mnichov s lokalizací tří míst zanoření dopravy do podzemí. (Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2000)

Petuelpark byl realizován v letech 2000-2004. Dispoziční řešení parku bylo dáno technickými požadavky. Cílem bylo vytvořit park 900 metrů dlouhý a v průměru ne více než 90 metrů široký. Díky výškovému skoku stěny tunelu je park podélně rozdělen do dvou úrovní. Nižší úroveň mezi tunelem a vodní cestou Nymphenburg-Biedersteiner Kanal je navržena jako klidová zóna. **Zahrady zde slouží jako soukromý úkryt** - bylo zde vytvořeno několik "obytných pokojů" - laicky nazvaných **ložnice, koupelna, kuchyně a obývací pokoj**. Plošina nad tunelem se svými herními zónami a rekreačními trávníky, promenádami a "náměstími" formuje aktivitu navazování kontaktů. Park se tak stal dalším článkem zelené sítě města Mnichova spolu s Olympijskou vesnicí a Englischer Garten v jihozápadním směru a v severojižním směru formuje zelenou linku spolu s prostranstvími Spielmeile a Luitpoldparkem. Park zastává rovněž ekologický aspekt, který je zvláště významný pro městské klima. Park také nabízí spolu se svými květinovými záhony, vzrostlými ovocnými stromy a přírodně obnoveným vodním kanálem, širokou škálu možností uplatnění rekreace v blízkosti bydlení.



Petuelpark - původní stav – rušná dopravní komunikace, která je součástí vnitřního okruhu města, násilně předěljuje dvě městské čtvrti Schwabing a Milbertshofen. Rovněž také velmi snižuje kvalitu bydlení v přilehlém sídlišti. (Bertram, Jühling, 2004)



Perspektivní pohledy návrhu parku z ateliéru zahradních architektů Stefanie Jühling a Otto A. Bertrama. (Bertram, Jühling, 2004)



Celková situace návrhu parku. V místě zanoření v obou směrech lemuje okraje dvouřadé aleje břízy bělokoré. Středovou linií dále prochází pobytové rekreační plochy trávniku, které místy doplňují dětská hřiště a herní prvky pro děti a mládež. Přilehlý vodní tok byl revitalizován a nedocenitelně tak přispívá ke zkvalitnění rekreace a mikroklimatu svého blízkého okolí. (Bertram, Jühling, 2004)

2.1. Umění v Petuelparku

Spolu s návrhem parku byl vytvořen projekt pro umělce jako součást programu umění a stavitelství města Mnichova - QUIVID. Jedním z komponentů tohoto projektu je výstavní prostor kavárny navržené architektem Uwe Kiesslerem. Dalším uměleckým počinem je osvětlení parku a rozmístění 13-ti výtvarných děl mezinárodních umělců. Byl zde vytvořen celistvý koncept, ve kterém je umění v kooperaci s krajinářskými úpravami parku.



Umělecká instalace osvětlení v Petuelparku krátce po otevření vytvořila zvláštní tajemnou atmosféru. (OSRAM, 2005)



Nájezd do Petueltunnel (Hrubanová, 2008)



Park a přilehlý vodní tok zkvalitňují blízkou obytnou zónu sídliště. (Hrubanová, 2008)



Volná prostranství parku se střídají s herními koutky pro děti a mládež. (Hrubanová, 2008)



Předprostor kavárny s umělecky pojednaným vodním prvkem, který nepravidelně vystřikuje z dlažby. (Hrubanová, 2008)



Posedový mobiliář v parku (Hrubanová, 2008)



Ložnice a koupelna (Hrubanová, 2008)



Obývací pokoj (Hrubanová, 2008)



Kuchyň (Hrubanová, 2008)

3. La Avenida de Portugal



(Maps Google, 2010)

Krajinářský návrh ulice Portugal byl realizován v roce 2007 dle mezinárodního soutěžního návrhu pod vedením architekta Ginése Garrida Colmenera. Jedná se o **pěší zónu vytvořenou v prostoru vzniklém po zanoření rušné 8-mi proudé komunikace**. Celková kompozice má jednotný charakter založený z velké míry na detailu. Hlavní idea návrhu je zde jasně čitelná. Centrální osa ulice je členěná cestou dlážděnou z dlažebních kostek černé a bílé barvy, které připomínají **květ třešně ptačí plnokvěté** /*Prunus avium 'Plena'*/, která je **symbolem celé pěší zóny**. Dláždění je provedeno dle portugalského zvyku kamennou kostkou světlou - vápenec a kamenou kostkou tmavou - čedič. Celkem se zde rozprostírá dvacetdvatisíc metrů čtverečních dlažby. Okraje těchto stylizovaných květů jsou lemovány zvýšeným betonovým obrubníkem, který tvoří současně pomyslnou nekonečně dlouhou posedovou zídku. Tato nepravidelná cesta je po obou stranách lemována rozlehlými alejemi v jarním období výrazně kvetoucími plnokvětými bezplodnými kultivary třešní. Celkem zde bylo vysazeno tisícčtyřista kusů stromů. Z toho ve středové části sedmset kusů středně vzrůstných kvetoucích druhů převážně třešní - *Prunus avium*, *Prunus avium 'Plena'*, *Prunus padus 'Watererii'* a *Prunus yedoensis*. Tyto **kvetoucí stromy evokují údolí Valle del Jerte**, pro které jsou tyto

kvetoucí stromy typické. Dále zde bylo navrženo pětset kusů vzrůstných exemplářů platanů a kromě toho ještě dvě stě kusů topolů bílých. Tyto vzrůstné listnaté stromy lemují při okrajích ulice nepravidelné aleje kvetoucích stromů.



Vizualizace návrhu se vzrostlými kvetoucími třešněmi. (ES POR MADRID, 2007)



Pohled z ptačí perspektivy na průběh realizace (ES POR MADRID, 2007), detail dlážděného květu plnokvěté třešně s posedovou obrubou (ES POR MADRID, 2007), výřez úseku ulice z leteckého pohledu (Maps Google, 2010)

4. Závěr

Zanoření dopravy do podzemí je významným urbanistickým počinem, který poskytuje městu vhodné podmínky v procesu **reurbanizace**. Zanořením dopravy se náhle uvolní nová prostranství, která mohou být například využita jako pěší promenády, či dokonce jako městský park se všemi svými aktivitami i atraktivitami. Změnou využití území se rovněž mění i podmínky prostředí, které výrazně přispívají k jeho zlepšení. Nová prostranství si tak mohou získat nové návštěvníky, kteří pozvednou svou přítomností i dané město v celém svém konceptu.

Použité zdroje:

- Baumeister, Nicolette. *New landscape architecture: Germany-Austria-Switzerland*. 1. vyd. Berlin: Verlagshaus Braun, 2006. 448 s. ISBN 3-935455-90-9.
- Bertram, Jühling. *Petuelpark*. [online] B. m. n.: 2004. [cit. 15. 3. 2010]. Dostupné na [www:<http://www.petuelpark.de/fset-vorge.htm>](http://www.petuelpark.de/fset-vorge.htm).
- ES POR MADRID. *Tratamiento paisajístico en la avenida de Portugal*. [online] B. m. n.: 2007. [cit. 15. 3. 2010]. Dostupné na [www:<http://www.espormadrid.es/2007/03/tne1-de-la-avenida-de-portugal-sentido_1087.html>](http://www.espormadrid.es/2007/03/tne1-de-la-avenida-de-portugal-sentido_1087.html).
- Hrubanová, Denisa. *Fotodatabáze: fotoarchiv projektu FRVŠ č. 586/2008*. Fa VUTBr, 2008.
- Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hrsg.). *Mittlerer Ring: Stadt - und freiraumplanerische Studie*. [online] München: B. n. 2000. [cit. 15. 3. 2010]. Dostupné na [www:<http://de.wikipedia.org/wiki/Petuel_tunnel>](http://de.wikipedia.org/wiki/Petuel_tunnel).

- Maps Google. [online] B. m. n.: 2010. [cit. 15. 3. 2010]. Dostupné na [www:<http://maps.google.cz/maps?hl=cs&tab=wl&q=madrid>](http://maps.google.cz/maps?hl=cs&tab=wl&q=madrid).
- OSRAM GmbH. *Urbane Light Art in the Park - an unique illuminated work of art in the Petuelpark, Munich*. [online] B. m. n.: [2005?]. [cit. 15. 3. 2010]. Dostupné na [www:<http://www.osram.com/.../Petuelpark/index.html>](http://www.osram.com/.../Petuelpark/index.html).
- URBANITY. *Madrid: Reforma general de la M-30*. [online] B. m. n.: 2007. [cit. 15. 3. 2010]. Dostupné na [www:<http://www.urbanity.es/foro/infraestructuras-mad/730-madrid-reforma-general-de-m-30-a.html>](http://www.urbanity.es/foro/infraestructuras-mad/730-madrid-reforma-general-de-m-30-a.html).